

Las casillas de peones camineros en Extremadura

Emilio Manuel Arévalo Hernández
Jefe de Sección de Infraestructuras Viarias
Junta de Extremadura



Cabins for Road Workers in Extremadura

El primer sistema de conservación de las carreteras de España se estableció en el siglo XVIII. Consistía en una organización jerárquica en la que el último eslabón era el peón caminero. La materialización en el camino se realizaba mediante las casillas en las que habitaban en el margen del camino que conservaban. Dichas casillas han quedado en el recuerdo, gran parte de ellas demolidas y olvidadas en la memoria.

Las nuevas tecnologías concretadas en los sistemas de información geográfica, con el auxilio de los datos recabados en el pasado, ya sea por mapas topográficos de la época, colecciones de fotografías aéreas, documentación varia, etc., nos permitirá documentar la red de casillas existente en Extremadura, extraer conclusiones sobre el sistema establecido y su estado actual de conservación.

1. Introducción y objeto del trabajo

Todavía es posible ver a la vera de las carreteras esas antiguas construcciones que eran las casillas de peones camineros, como testigos de una época histórica que empezó en el siglo XVIII y acabó en la segunda mitad del siglo pasado.

El número de las casillas que quedan, en comparación con las que se construyeron, es muy pequeño como veremos a continuación. A pesar de ser pocas, constituyen actualmente un patrimonio que no es desdeñable; y la mejor forma de rendir tributo a su historia es intentar ponerlas en valor y hacer un uso de ellas razonable, analizando su estado actual, y hacer una propuesta de aprovechamiento mediante rehabilitación y explotación para turismo ornitológico.



Figura 1. Casilla en ruinas en la antigua CC-713

2. Reseña histórica

Dice la *Memoria de Obras Públicas* de 1856 que “el verdadero origen de nuestras carreteras generales y de la legislación de obras públicas en España arranca de 1761”. En esa época, reinando Carlos III, se plantea por primera vez la problemática de la red de carreteras en el contexto general de la política del Estado. Siempre se ha considerado que la programación de las carreteras de la época fue debida a Bernardo Ward, un irlandés al servicio de la Corona.

Éste, en política de caminos, propuso la construcción de caminos aptos para el transporte rodado, considerando la gran ventaja de tener en España en todas partes piedras, cascajo y arena, lo que le hacía creer que la construcción

de la mayor parte de los caminos se podría hacer a mucho menor coste de lo que se creía.

Ward consideraba que España necesitaba seis caminos grandes, que coincidían con las carreteras de postas establecidas en 1720, que partiendo de Madrid comunicaran con La Coruña, Badajoz, Cádiz, Alicante y dos a la raya de Francia, uno por la parte de Bayona y otro por la parte de Perpiñán. Y de estos seis se debían sacar al mismo tiempo para varios puertos de mar y otras ciudades principales: uno del de La Coruña para Santander, otro para Zamora hasta Ciudad Rodrigo, etc. Y así para todos los demás.

Un aspecto importante en el que incidió Ward es que “haciendo el Rey el primer costo, como corresponde, es muy justo que en lo sucesivo mantengan estos caminos los pueblos mismos que disfrutarán el beneficio de esa providencia”. También indicaba que “la primera atención que se ha de aplicar a que todos los caminos y ramales vayan en línea recta a costa de cualquier dificultad, pues cada legua¹ que se ahorre de camino es un tesoro que vale para las conducciones muchos millones en el transcurso del tiempo, y facilita más y más el comercio, el giro, la comodidad, las artes y el trato de las gentes”.

Las tesis de Ward fueron recogidas en el decreto de 10 de junio de 1761 por el que “se mandaron formar las instrucciones correspondientes, para que desde luego con la brevedad y economía posible se comenzaran los caminos de Andalucía, Cataluña, Galicia y Valencia”.

Establecida la orden de construcción de los caminos, un año después, en 1762, se redacta el Reglamento para la conservación de los caminos en general, que contemplaba el establecimiento de los peones camineros cuya función principal sería el mantenimiento en buen estado de una legua de carretera. Se levantaron entonces 49 casillas con el objeto de que el empleado de las obras públicas residiese junto al tramo correspondiente asignado, evitando de este modo los costes derivados del desplazamiento.

La Instrucción de Caminos de 1785 establecía, entre otras cosas, la obligatoriedad de la participación de todos los vecinos en el arreglo y mantenimiento de los caminos, tal como quería Ward.

La Real Orden de 12 de junio de 1799 creó la Inspección General de Caminos, mediante la que se estableció un cuerpo facultativo que proyectase y dirigiese todas las obras de caminos y canales y que en su punto no veno decía: “Que para conseguir que se planteen bien los proyectos relativos al trazado y alineación de caminos y canales, y las obras de mampostería, puentes y demás relativo a la Comisión, parece indispensable que el ramo de Caminos y Canales se componga de tres Comisarios de la Inspección, ocho facultativos sobresalientes en calidad de Ayudantes, de cuatro facultativos de los caminos de sitios

Reales e Imperiales, de un facultativo en calidad de celador para cada diez leguas de las comprendidas en las seis carreteras principales del Reino, y de un Peón caminero en cada legua: cuyos empleados, a saber, los de primera, segunda y tercera clase, deberán proponerse por la Junta al Señor Superintendente para su aprobación en personas facultativas que tengan las calidades que requieren y exigen cada una de estas clases, con especialidad los Comisarios, que deberán ser sujetos instruidos en Matemáticas, ejercitados en la Geometría práctica y uso de instrumentos, particularmente en los ramos de arquitectura civil e hidráulica, además del mucho ingenio y buenas cualidades que los hagan dignos de optar al empleo de Inspector, y todos los demás empleados se nombrarán por la Junta en los mismos términos que se ejecute en el día”.

Esta Orden de 1799 viene, pues, a profesionalizar, y despolitizar por tanto, la organización del servicio de caminos. También daría lugar a la creación, en 1802, por Agustín de Bethencourt, ya Inspector General, de la Escuela de Ingenieros de Caminos y Canales.

En ese año de 1802, y según el plan de Ward de 1761, en las seis carreteras generales estaban construidas 389 leguas de las 646 planificadas, 650 puentes de 667 y 4384 alcantarillas de 4732. En la carretera de Extremadura faltaban sólo dos puentes y 15 alcantarillas; y de las 50 leguas que se daban por no construidas, en 37 “se halla ya abierto el camino” (Betancourt, 1869). Del resto de caminos en Extremadura “más parecen obra de la naturaleza que del arte”. “Las posadas de esta provincia son las peores de España; reina en ellas el desaseo, la incomodidad y la escasez de provisiones. Los carros, por lo común, son tirados por bueyes, y apenas se ven algunos con mulas; ni hay más coches que los que pasan de Madrid a Portugal” (Laborde, 1816).

2.1 Los peones camineros

Como se ha comentado, cada peón caminero tenía asignado un tramo de carretera, inicialmente una legua, unos cinco kilómetros y medio. Cuatro o cinco tramos contiguos formaban una sección que estaba a cargo de un capataz.

El Reglamento de 1909 para la organización y servicio de los peones camineros y capataces, fijó las obligaciones de ambos.

En el caso de los capataces, sus obligaciones eran:

1. Recibir las órdenes para los peones camineros de su sección y cuidar de que se cumplan.
2. Dirigir los trabajos de las cuadrillas y trabajar alternativamente en una u otra, para enseñar a los peones el modo de hacer todas las operaciones de que se hallen encargados, y estimularles al cumplimiento de su deber.

¹ Una legua correspondía a 5572 metros.

3. Recorrer la sección de su cargo semanalmente y todas las demás veces que se lo ordene su Jefe inmediato o lo exijan circunstancias extraordinarias del servicio.
4. Dar parte por escrito a dicho Jefe de las faltas que cometan los peones y de todo cuanto ocurra en la sección de que se halle encargado.
5. Formar las listas de haberes de los peones camineros y de los jornales que devenguen los auxiliares.
6. Cuidar de las herramientas, materiales, útiles, prendas de vestuario y demás efectos del servicio que existan en poder de los peones de su sección, procurando el buen uso y conservación de los mismos.

Las obligaciones del peón caminero, como guarda y encargado de los trabajos de conservación de la carretera, eran:

1. Permanecer en el camino todos los días del año, desde que salga el sol hasta que se ponga.
2. Recorrer todo su trozo, para reconocer el estado del camino, de sus obras de fábrica, paseos y arbolados y de los repuestos de materiales.
3. Prevenir los daños que ocasionan los transeúntes en el camino, advirtiéndoles lo dispuesto en las ordenanzas o Reglamentos de policía, y denunciar a los contraventores.
4. Ejecutar los trabajos de conservación que sus Jefes le ordenen, bien sea por tarea o en otra forma, sin más descanso que las horas señaladas para almuerzo, comida y merienda.
5. Cuidar de las herramientas, materiales, útiles, prendas de vestuario y demás efectos del servicio que existan en su poder, procurando su buen uso y conservación.
6. Obedecer al Jefe de la cuadrilla, como a su Jefe inmediato, en cuanto le prevenga relativo al servicio público.

De acuerdo a la cláusula 3, el peón caminero, al ser considerado como una fuerza de orden público, debía de ir uniformado.

"El uniforme de los peones capataces y camineros constará: de pantalón y chaqueta de paño pardo, con el cuello, vueltas, solapas y vivos de color carmesí; botín de cuero, ante o paño negro; chaleco de paño azul claro; sombrero redondo, de fieltro blanco, con funda de hule para los días lluviosos, en el que llevarán la escarapela nacional al costado, y una chapa de metal en el frente con el número de los kilómetros y la leyenda peón caminero, los botones serán de metal amarillo, con la misma leyenda. En verano podrán reemplazar estas prendas por otras análogas de lienzo crudo; para el trabajo usarán un mandil corto de cuero, dividido en dos pedazos, cuyos extremos se atarán con correas por debajo de la rodilla".

En 1888 se les permitió llevar un sombrero de paja.

2.2 La vivienda de los peones camineros o casilla

En 1852, el ministro de Fomento emitió una circular para informar sobre la Real Orden de Isabel II para la construcción de casillas de los peones camineros. Así se lo comunicaba al Director General: "Ilmo. Sr.: La Reina (q. D. g.)

se ha dignado resolver que se proceda a la construcción de las casillas de los peones camineros en todas las carreteras generales, sobre la base, por punto general, de que deberá tener cada una vivienda para dos, adoptando el sistema de construcción más sencillo y económico posible; y que, al efecto, esa Di-



Figura 2. Botón

rección general proponga el plan general, así de la distribución y situación de las casillas como de los planos correspondientes, sus presupuestos y sistema que habrá de seguirse en su ejecución, sin perjuicio de que manifieste al mismo tiempo el aumento de coste que podrá tener el mismo plan en el caso de que se hiciera extensivo a las carreteras ya declaradas o clasificadas como gran comunicación transversal".

En consecuencia, se envió una circular en la que se resolvía e informaba:

1. Que en cuanto al proyecto de casillas de todo el Distrito, se disponga que, sobre las bases mencionadas, se formen tantos modelos como lo exijan los diferentes supuestos a que se presten las circunstancias locales para su más económica construcción, sin exceptuar el empleo de adobes donde no hubiere otros materiales.
2. Que en cuanto a la distribución de casillas respecto de cada carretera, se adopte la regla de colocar la correspondiente a cada legua hacia el centro de ella; pero si coincidiese dicho paraje con algún pueblo, se podrá excusar la casilla correspondiente.
3. Que también deberá tenerse en cuenta, para la oportuna situación de las casillas, la proximidad de agua cuando se pueda conciliar esta circunstancia con las demás que se han mencionado, y, caso contrario, se propondrá la apertura de un pozo.
4. Que con arreglo a las advertencias precedentes, se extienda para cada carretera una relación, con el número de casillas y situación que han de tener, y su presupuesto, con arreglo al adjunto modelo.
5. Que se formen, respecto de cada proyecto de casilla, los pliegos de condiciones facultativas y, por separado, la Memoria general, en que se manifieste cuanto conduzca a la más pronta y ordenada ejecución de todas las del Distrito.
6. Que se proceda, con la mayor actividad, en la redacción de los proyectos y noticias que se han expresado, a fin de que se remitan sin falta a esta Dirección general para el 1 de mayo próximo los de las carreteras generales.
7. Concluidos que estén estos trabajos, se procederá a formalizar los correspondientes a las carreteras ya declaradas transversales de gran comunicación.



Figura 3. Estado actual de casilla de peón caminero

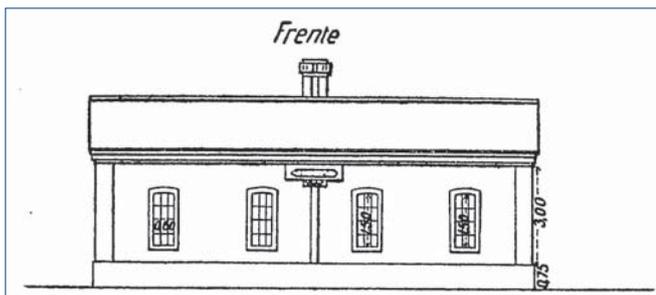


Figura 4. Croquis de casilla de peón caminero

Del recibo de esta circular y de quedar enterado me dará V. aviso, así como de las dudas que le ocurran para su puntual cumplimiento. Dios guarde a V. muchos años.

Madrid, 26 de febrero de 1852. Juan Subercase. Sr. Ingeniero Jefe.

Como se indicaba en la circular, las casillas se diseñaron con la mayor economía de medios, sin tener en cuenta la componente estética y se prescindió de todo tipo de decoración.

La función de la casilla no era otra que la de dar un cobijo adecuado a las familias de los peones camineros.

Su ubicación estaba junto a la carretera para facilitar la atención continuada al tramo asignado. En general estaban aisladas y fuera de las poblaciones. En un lugar alto y despejado desde el cual se pudiese ver de la manera más amplia posible el tramo asignado. Debía tener agua abundante tanto para la higiene de sus habitantes como para mantener el arbolado alrededor de la casilla para hacer más agradable la estancia en ella en las épocas estivales. También su ubicación podía estar influida por otros motivos como un paso peligroso o desfiladero.

Los primeros modelos oficiales eran viviendas individuales con una superficie edificada de 79,67 m² y un pequeño huerto o jardín de 27,90 m².

Después, en 1859, se apostó por el modelo de casillas pareadas, no sólo para evitar el aislamiento sino también para minimizar el costo de la obra. Se redujo la superficie de construcción a 109,05 m², ya que se disponía como zonas comunes el vestíbulo y el huerto, que se incrementó a 68,97 m² para las dos familias (Ortueta Hiberath, 2000).

En el patio de la casa se instaló un pozo y el excusado; y el peón también podía guardar la leña y sus herramientas de trabajo.

Era obligado que el peón residiese en su casilla, con su familia, si la tenía.

En el libro "Carreteras", de D. Manuel Pardo, de 1892 se aportaban los planos de modelos de casillas oficiales de la época.

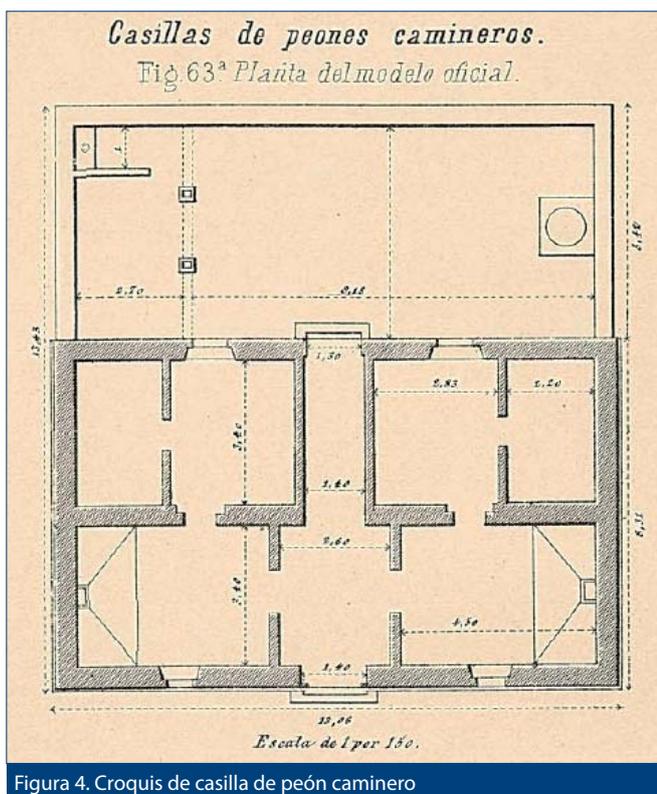


Figura 4. Croquis de casilla de peón caminero

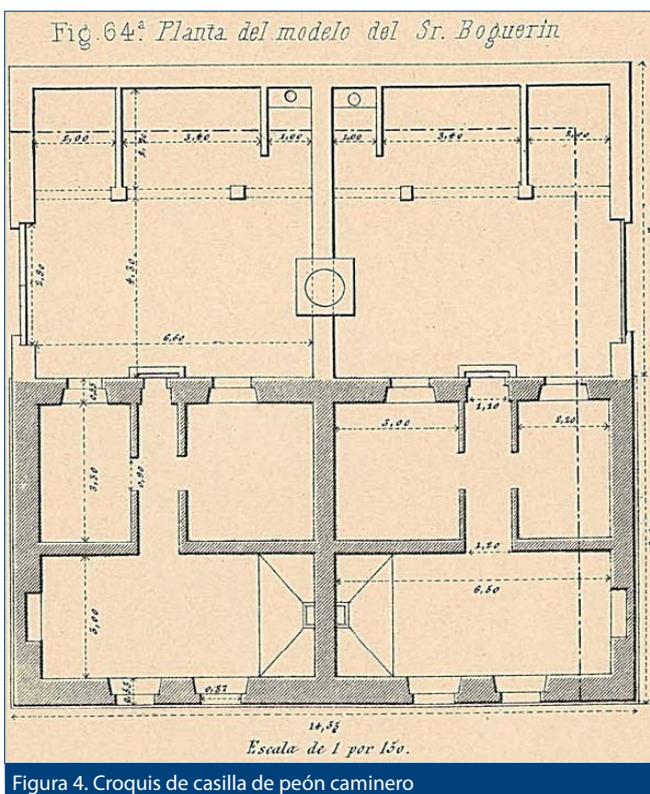


Figura 4. Croquis de casilla de peón caminero

3. Objetivos

El sistema de conservación por tramos mediante la red de casillas de peones camineros, que tuvo su origen a mediados del siglo XVIII, se mantuvo durante el siglo XIX y hasta mediados del siglo XX. Con el avance de los medios de transporte se fue constatando que no era necesaria situar el personal en dichas casillas, y se fue optando por una gestión mediante parques de conservación en las localidades más importantes que cubrían una determinada área.

Esto se tradujo en el abandono de las casillas, que pasaron a la ruina por falta de conservación; y en los años sucesivos la gran mayoría fueron demolidas, no habiendo rastros de ellas más que la zona de dominio público sobre la que se asentaban.

En las inmediaciones de las carreteras todavía hoy es posible ver algunas de ellas, en ruinas o recuperadas para otros usos, las menos de ellas.

Si hiciésemos un estudio de las fotos aéreas actuales se podrían ver algunas de ellas, pero la mayoría han desaparecido.

El objetivo del trabajo será la documentación de todas las casillas existentes y referenciarlas en un sistema de información geográfica, así como analizar su situación original y el estado actual de las mismas.

Con ello extraeremos una serie de conclusiones para hacer una propuesta de puesta en valor y aprovechamiento de las mismas.

4. Metodología

La metodología constará de los siguientes pasos:

1. Determinación del escenario a investigar
2. Fuentes de datos a obtener
3. Determinación de los datos a obtener
4. Recopilación de los datos necesarios
5. Proceso de los datos obtenidos

Para dar paso al apartado final con la elaboración de conclusiones del trabajo

4.1 Determinación del es cenario a investigar

Las carreteras a estudiar serán las de titularidad del Ministerio de Fomento y de la Junta de Extremadura, pues las carreteras de esta última provienen de las transferencias del primero en 1984. Dicha transferencia no fue sólo de las carreteras en sí, sino también de sus elementos funcionales, como son las casillas de peones camineros existentes en ellas.

4.2 Fuentes de datos a obtener

Para obtener los datos necesarios se harán consultas en los siguientes organismos:

- Ministerio de Fomento. Demarcación de carreteras del Estado en Extremadura.



Figura 7. Mapas históricos de IGN con referencias a casillas de peones camineros

- Junta de Extremadura. Consejería de Fomento, Vivienda, Ordenación del Territorio y Turismo. Se consultará además:
- Mapas topográficos históricos del IGN.
- Series de fotos aéreas históricas tales como la del vuelo americano de 1956 y vuelos posteriores de los años setenta y ochenta.
- Fotos aéreas del PNOA para conocer la situación actual.
- Fotografías antiguas y actuales.
- Documentación variada sobre el tema en bibliotecas y disponibles en la red.

4.3 Determinación de los datos a obtener

Los datos a obtener, para cada casilla, serán dos:

- Situación geográfica. Carretera en la que estaba situada y el punto kilométrico.



Figura 8. Casilla en la carretera C-523 en 1956

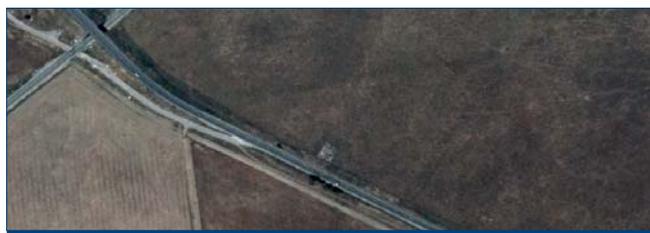


Figura 9. Misma casilla demolida en la actual EX-207

- Estado actual. Tres estados posibles:
 - Demolida
 - En ruinas
 - En uso, diferente del original.



Figura 10. Casilla en ruinas en la antigua CC--210. Pedroso de Acim



Figura 11. Casilla reutilizada por la Cruz Roja. Jerez de los Caballeros

4.4 Recopilación de los datos necesarios

Todos los datos obtenidos se han volcado en un sistema de información geográfica, bajo el programa gv--sig, en el que se tiene referenciada la localización de todas las casillas que se han identificado y las que existen físicamente hoy en día, tanto en uso como en ruinas.

También se han procesado los datos en una hoja de cálculo en la que se han ordenado las casillas identificadas.

4.5 Proceso de los datos obtenidos

Una vez recabados todos los datos, se puede realizar un procesamiento de los mismos para la obtención de información sobre la red de casillas de peones camineros.

Así, podremos:

- ✓ Obtener el número de casillas realmente construidas.
- ✓ Y analizar el estado actual de la red de casillas.

4.6 Número de casillas construidas

El número de casillas realmente construidas que se han podido constatar es de 429, de las cuales 293 estaban en las carreteras dependientes de la Junta de Extremadura y 136 en las del Ministerio de Fomento.

La situación de las casillas construidas se expone en el siguiente mapa:

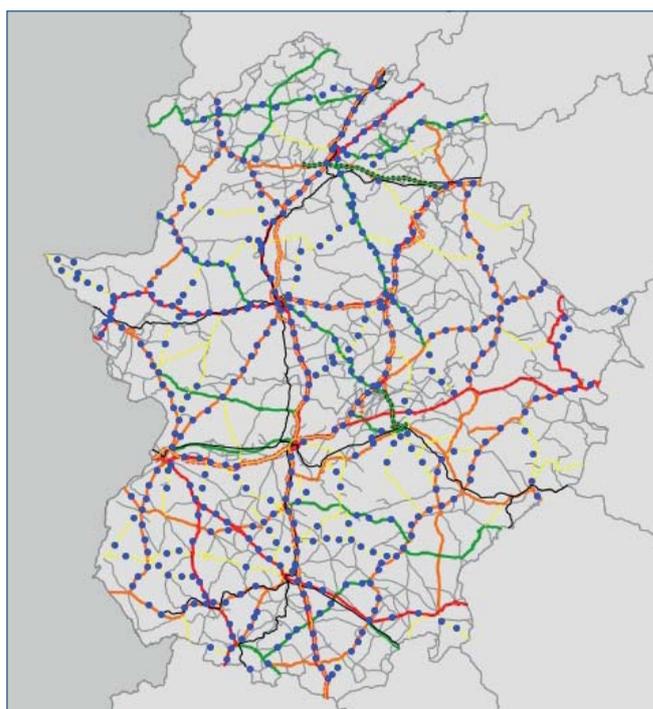


Figura 12. Casillas construidas en las carreteras de Extremadura

4.7 Estado actual de la red de casillas

Los datos anteriormente analizados provienen del análisis de la situación de la red de casillas en su momento, mediante consulta de planos y del vuelo aéreo americano de 1956.

Sin embargo, la situación actual de la red no tiene nada que ver con la de entonces.

De las 429 casillas, han sido demolidas 354 (83 %), en ruinas están 35 de ellas (8 %) y se conservan en la actualidad, para usos diversos, 40 (9 %), siendo la distribución por administraciones la siguiente:

Administración	Casillas	Demolidas		En ruinas		En uso	
		Nº	%	Nº	%	Nº	%
Junta de Extremadura	293	234	79,86%	29	9,90%	30	10,24%
Ministerio de Fomento	136	120	88,24%	6	4,41%	10	7,35%
	429	354	82,51%	35	8,16%	40	9,32%

Del análisis de la situación de las casillas podemos ver que la mayoría de las casillas se encuentran demolidas, sobre todo las pertenecientes al Ministerio de Fomento. Como dato complementario al anterior, la Junta de Extremadura tiene más casillas, en porcentaje, en ruinas y en uso.

El elevado porcentaje de casillas demolidas se debe a que, por una parte, los peones camineros empezaron a vivir en los pueblos, pues al tener motocicletas podían atender su tramo aunque no vivieran en el mismo. Normalmente, una vez el peón abandonaba la casilla, ésta se demolía.

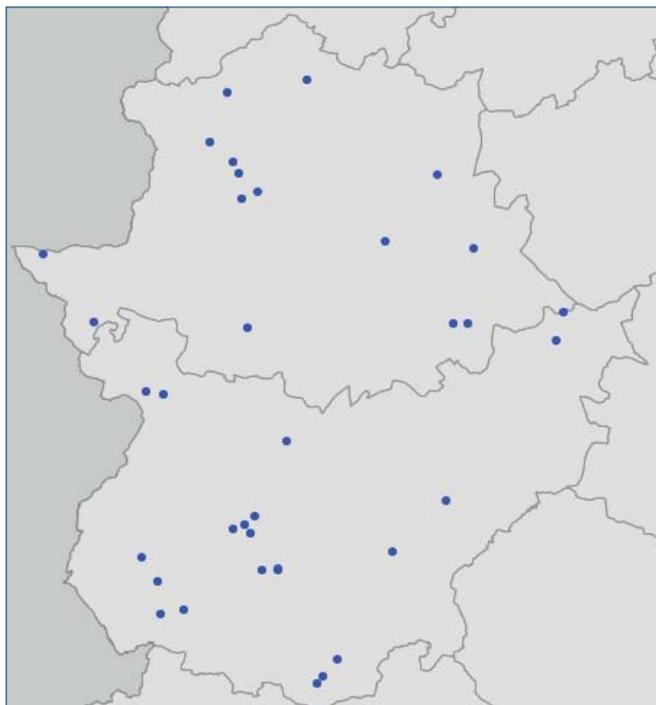


Figura 13. Casillas en ruinas



Figura 14. Casilla en ruinas cerca de Los Santos de Maimona

De las que existen en ruinas en la actualidad, es debido a que por una u otra causa, inacción, inoportunidad, etc., se han ido salvando.

De las que están en uso, suelen estar cerca de las poblaciones y han sido recuperadas por los ayuntamientos para usos públicos, como bases de la Cruz Roja. Las menos han sido compradas por particulares y las tienen para su uso privado.

5. Conclusiones

El sistema de conservación de caminos en Extremadura, mediante la red de casillas de peones camineros, se encontraba extendido en gran parte de las carreteras, aunque bien es cierto que no todas ellas estaban atendidas adecuadamente. Las carreteras nacionales y las antiguas comarcales, por su importancia, son las más completas en dotación de las citadas casillas. Las carreteras de menor rango no las tenían en la totalidad de su recorrido o, directamente, no las tenían. Se puede citar como excepcional las casillas construidas en la comarca de Cedillo, muy alejada de centros urbanos importantes y que tal vez debido a esto, se vio necesaria por parte del Ministerio de Obras Públicas la pertinencia de su construcción.

También destacar que de dicha red de casillas, que en su tiempo supuso un gran esfuerzo de construcción para no dejar sin atender la conservación de las carreteras de toda Extremadura y España, no hay prácticamente vestigios en la actualidad. Pocas casillas se conservan y con un uso totalmente diferente para el que fueron diseñadas inicialmente. La gran mayoría desaparecieron sin dejar rastro, unas pocas son fantasmas a la vera de las carreteras y las menos han tenido una segunda vida, mediante otros usos, ya sean privados como casas de residencia o públicos como aulas de la naturaleza, casetas de la Cruz Roja o albergando algún servicio de ayuntamientos.

6. Bibliografía

- Alzola, P. (1979). Historia de las obras públicas en España. Madrid: Ediciones Turner.
- Betancourt, A. (1869). Noticia del estado actual de los caminos y canales de España, causas de sus atrasos y defectos, y medios de remediarlos en adelante. 1803. Revista de Obras Públicas, 68.
- García Faria, P. (1919). Las carreteras españolas. Revista de obras públicas, 295.
- Laborde, A. L. (1816). Itinerario descriptivo de las provincias de España: y de sus islas y posesiones en el Mediterráneo; con una sucinta idea de su situación geográfica, población, historia civil y natural, agricultura, comercio, industria, hombres célebres, carácter y costum.
- López, S. (1818). Nueva guía de caminos. Madrid: Imprenta de la viuda de Aznar.
- Ortueta Hiberath, E. d. (2000). Modelos de casilla de peones camineros. Actas del Tercer Congreso Nacional de Historia de la Construcción, (págs. 733--742). Sevilla.
- Pardo, M. (1892). Carreteras. Madrid: Imprenta y Fundición de Manuel Tello.
- Uriol Salcedo, J. I. (2001). Historia de los caminos de España. Volumen I. Hasta el siglo XIX. Madrid: Colegio de ingenieros de caminos, canales y puertos.
- Uriol Salcedo, J. I. (1992). Historia de los caminos de España. Volumen II. Siglos XIX y XX. Madrid: Colegio de ingenieros de caminos, canales y puertos.